

# SYNTHESE GLOBALE

	RIVE GAUCHE		RIVE DROITE	
	SOLUTION COURT TERME	SOLUTION LONG TERME	SOLUTION MER	SOLUTION HYBRIDE
1. COUTS	5 ME HT	21 ME HT	387 ME HT	348 ME HT
2. CONTRAINTES TECHNIQUES DE REALISATION	Peu de contraintes techniques	Reprise complète de l'échangeur entraînant d'importantes nuisances pendant la réalisation des travaux	Travaux maritimes	Travaux maritimes Raccrochement à l'Est extrêmement délicat
3. MOBILITES & STATIONNEMENT	- Plus de TCSP dans le sens Est-Ouest après le giratoire - Bonne intégration avec la NRL - Scénario compatible avec le RRTG	Meilleure intégration du TCSP qui est discontinu entre Saint-Denis et la NRL	- Amélioration du trafic routier - Bonne intégration des modes actifs - Effacement places stationnement de surface possible	- Amélioration du trafic routier - Bonne intégration des modes actifs - Effacement places stationnement de surface possible
4. AMENAGEMENTS URBAINS ET PAYSAGERS	nc	nc	- Création d'une réelle continuité urbaine entre l'océan et le centre-ville - Libération du plus grand espace public. - Intégration du bassin de baignade aisé	- Création d'une réelle continuité urbaine entre l'océan et le centre-ville - Libération d'un espace public important. - Intégration du bassin de baignade aisé
5. GESTION DES RISQUES NATURELS	Réalisé par NPRSD	Réalisé par NPRSD	Protections maritimes sur l'ensemble de la frange littorale du Barachois limitant les risques de submersion	Protections maritimes sur la majeure partie du littoral du Barachois limitant les risques de submersion - Impact majeur sur la nappe - Légère contrainte sur la nappe
6. CONTRAINTES REGLEMENTAIRES ET ENVIRONNEMENTALES	nc	nc	- Travaux en milieu marin sensibles - Enjeux archéologique - Nuisances en phase chantier aux extrémités du tracé	- Travaux en milieu marin sensibles - Enjeux archéologique - Nuisances en phase chantier aux extrémités du tracé particulièrement à l'Est
7. IMPACT SUR L'ECONOMIE LOCALE PHASE TRAVAUX	nc	nc	- Possibilité d'emploi local important pendant les travaux - phasage travaux le plus simple	- Possibilité d'emploi local important pendant les travaux (dans une moindre mesure à l'Est) - Phasage travaux complexe à l'Est
8. IMPACT SUR L'ECONOMIE LOCALE PHASE EXPLOITATION	nc	nc	Création d'espaces publics permettant d'accroître l'activité économique du secteur	Création d'espaces publics permettant d'accroître l'activité économique du secteur
9. POSSIBILITE DE DISSOCIER L'AMENAGEMENT URBAIN DU PROJET D'INFRASTRUCTURE	nc	nc	Complexe	Complexe
10. DELAIS	Durée de travaux limitée	Durée de travaux plus longue	Durée globale 93 mois	Durée globale 93 mois

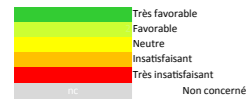
	Très favorable
	Favorable
	Neutre
	Insatisfaisant
	Très insatisfaisant
	nc
	Non concerné

## SYNTHESE RIVE GAUCHE

THEMATIQUES	SOLUTION COURT TERME		SOLUTION LONG TERME	
1. COUTS		5 M€ HT		21 M€ HT
2. CONTRAINTES TECHNIQUES DE REALISATION		Peu de contraintes techniques		Reprise complète de l'échangeur entraînant d'importantes nuisances pendant la réalisation des travaux
3. MOBILITES & STATIONNEMENT		- Plus de TCSP dans le sens Est-Ouest après le giratoire - Bonne intégration avec la NRL - Scénario compatible avec le RRTG		Meilleure intégration du TCSP qui est discontinu entre Saint-Denis et la NRL
4. AMENAGEMENTS URBAINS ET PAYSAGERS	nc	nc	nc	nc
5. GESTION DES RISQUES NATURELS		Réalisé par NPRSD		Réalisé par NPRSD
6. CONTRAINTES REGLEMENTAIRES ET ENVIRONNEMENTALES				
7. IMPACT SUR L'ECONOMIE LOCALE PHASE TRAVAUX				
9. POSSIBILITE DE DISSOCIER L'AMENAGEMENT URBAIN DU PROJET D'INFRASTRUCTURE	nc	nc	nc	nc
10. DELAIS		Durée de travaux limitée		Durée de travaux plus longue

THEMATIQUES	CRITERE	SOUS-CRITERE	SOLUTION COURT TERME	SOLUTION LONG TERME
<b>1. COUTS</b>				
	1.1. Investissement (hors parking souterrain)		5 M€ HT	21 M€ HT
	1.2. Risques et aléas		Très faible	Risque lié aux terres polluées
	1.3. Exploitation			
	1.4. Recettes possibles		Pas de recette possible	Pas de recette possible
	1.5. Optimisations possibles phases ultérieures		Pas d'optimisation possible	Pas d'optimisation possible
	1.6. Financements européen et état envisageables		non	Potentiellement pour le volet TCSP
<b>2. CONTRAINTES TECHNIQUES DE REALISATION</b>				
	2.1. Risques géotechniques et maritimes		Risque très faible, travaux en surface	Risque faible, fondations passage supérieur à réaliser
	2.2. Contraintes de réalisation des ouvrages		Majeure partie des travaux réalisée dans le cadre du projet NPRSD	Fort impact sur l'aménagement réalisé dans le cadre de NPRSD entraînant des difficultés de circulation à l'Ouest de St Denis
	2.3. Contraintes d'insertion des ouvrages (bretelles d'accès, rampes, profils en long)		Contrainte d'insertion par la gauche depuis le giratoire	
	2.4. Contraintes d'exploitation			
	2.4.1. Surveillance des ouvrages		Pas d'ouvrage d'art	Visites périodiques
	2.4.2. Maintenance des équipements		Equipement routier connu	Equipement routier connu mais sur cout lié à la création d'un OA
	2.4.3. Possibilité de fonctionner en bidirectionnel		Oui possible	Oui, partiellement en utilisant l'ancien pont au dessus de la rivière St Denis
	2.4.4. Disponibilités de l'ouvrage (fermetures attendues)			
	2.5. Contraintes de réalisation			
	2.5.1. Phasage travaux			
	2.5.2. Maintien des capacités de trafic en phase travaux			Reprise complète de l'échangeur
	2.5.3. Contraintes techniques de réalisation (déviation de réseaux, réalisation des digues, etc.)			Reprise complète de l'échangeur
	2.6. Gestion des EP			
	2.6.1. Traitement des EP des infra créées			Gestion des EP plus complexe
	2.6.2. Interception des écoulements souterrains canalisés	nc	nc	nc
	2.6.3. Possibilité de fonctionner en gravitaire/pompages nécessaires		Oui	Pas certain
	2.6.4. Traitement des eaux pluviales de la ville (bassin versant intercepté)	nc	nc	nc
	2.7. Vitesse sur l'itinéraire		arrivée sur un rond point nécessite la réduction des vitesses	70km/h sur l'ensemble du tracé

3. MOBILITES & STATIONNEMENT						
	3.1. Amélioration des conditions de circulation			le rond point permet d'opérer une rétention en amont de St Denis		Continuité entre la NRDL et NEO mais absence de "rétention" Amélioration des conditions de circulation, plus fluides
	3.2. Desserte/sortie du centre ville			Bonne connexion		Bonne connexion avec amélioration des flux (le giratoire étant supprimé)
	3.3. Impact stationnement		nc	nc	nc	nc
	3.3.1. Bilan parking		nc	nc	nc	nc
	3.3.2. Possibilité d'effacement des parkings de surface		nc	nc	nc	nc
	3.3.3. Facilités de créer des parkings souterrains		nc	nc	nc	nc
	3.4. Modes actifs			Continuité avec le chemin du littoral		Continuité avec le chemin du littoral
	3.5. Transports en commun			- Une seule branche de TCSP sur le rond point (sens entrant vers St Denis) - Discontinuité de l'infra TCSP au niveau du giratoire - Impossibilité de passer en ferré léger		- TCSPS tout le long jusqu'à la NRL - Ferré léger possible en bidirectionnel (mais non nécessaire en l'état)
5. GESTION DES RISQUES NATURELS						
	5.1. Amélioration possible de l'exposition à la submersion marine			- Dimensionnement en décennal - Réalisé dans le cadre de NPRSD		- Dimensionnement en décennal - Réalisé dans le cadre de NPRSD
	5.2. Interception écoulement nappe		nc	nc	nc	nc
6. CONTRAINTES REGLEMENTAIRES ET ENVIRONNEMENTALES						
	6.1. Possibilité d'éviter le débat national		nc	nc	nc	nc
	6.2. Impact environnemental (en lien avec le dossier loi sur l'eau/étude d'impact/DUP)					Plus contraignant vis-à-vis de l'EI et du dossier Loi Sur l'Eau
	6.3. Risques et coûts archéologie			Fait par NPRSD		Faible les démarches archéologiques ayant été effectuée par le projet NPRSD
	6.4. Impact chantier (bruits, poussières, nuisance, etc.)			Faible		Plus important, plus de travaux à réaliser
	6.5. Impact foncier			Nul		Nul
7. IMPACT SUR L'ECONOMIE LOCALE PHASE TRAVAUX						
	7.1. Emploi main d'œuvre locale					
9. POSSIBILITE DE DISSOCIER L'AMENAGEMENT URBAIN DU PROJET D'INFRASTRUCTURE						
			nc	nc	nc	nc
10. DELAIS						
	9.1. Délais de réalisation des travaux			Délai de travaux très court		Travaux assez longs, 6 mois minimum
	9.2. Délai global de l'opération			Etude et travaux plus courts		Etude et travaux plus longs



# SYNTHESE RIVE DROITE

THEMATIQUES	SOLUTION MER	SOLUTION HYBRIDE	SOLUTION TERRE	SOLUTION TRACE LONG	SOLUTION TRACE COURT
1. COUTS	387 M€ HT	348 M€ HT	212 M€ HT	541 M€ HT	453 M€ HT
2. CONTRAINTES TECHNIQUES DE REALISATION	Travaux maritimes	Travaux maritimes Raccordement à l'Est extrêmement délicat	Reprise majeure des réseaux Contraintes hydrogéologiques	Impact des travaux pour la réalisation des puits à l'Est et à l'Ouest et phasage des travaux très complexe pour les travaux les plus à l'Est dans l'emprise de la RN actuelle Contraintes hydrogéologiques majeures pour assurer la stabilité des terrains, difficultés pour la réalisation des issues de secours	Impact des travaux pour la réalisation des puits à l'Est et à l'Ouest et phasage des travaux très complexe pour les travaux les plus à l'Est dans l'emprise de la RN actuelle, obligation de travaux en extension marine pour agrandir le giratoire côté Mer au niveau du Pont Pasteur Contraintes hydrogéologiques majeures pour assurer la stabilité des terrains, difficultés pour la réalisation des issues de secours
3. MOBILITES & STATIONNEMENT	Amélioration du trafic routier Bonne intégration des modes actifs Effacement places stationnement de surface possible	Amélioration du trafic routier Bonne intégration des modes actifs Effacement places stationnement de surface possible	Peu d'amélioration par rapport à la situation actuelle Déficit de places de parking induit par le projet (250 pl.)	Amélioration du trafic routier, amélioration au niveau de l'échangeur Pasteur. Effacement de la circulation automobile sur le Barachois jusqu'au pont Pasteur. Voies en souterrain pour Rue de Nice à l'Est. - Bonne intégration des modes actifs. Effacement places stationnement de surface plus coûteux	Impossibilité d'enterrer l'axe rue de Nice -> Sud avec nécessité de faire transiter les véhicules côté mer - nécessité de reprendre le giratoire côté mer au niveau du Pont Pasteur - échanges avec Pasteur sont rendus complexes avec un risque accru et quasi certain de saturation de cet échangeur aux heures de pointe du soir (réalisation d'un échangeur à lunettes impossible). Nécessité de réaliser un carrefour à feu entre l'axe rue de Nice -> Sud et l'entrée en centre ville vers depuis l'Est via la rue Labourdonnais. -Intégration correcte des modes actifs. - Effacement places stationnement de surface plus coûteux
4. AMENAGEMENTS URBAINS ET PAYSAGERS	Création d'une réelle continuité urbaine entre l'océan et le centre-ville Libération du plus grand espace public. Intégration du bassin de baignade aisée	Création d'une réelle continuité urbaine entre l'océan et le centre-ville Libération d'un espace public important. Intégration du bassin de baignade aisée	Continuité urbaine limitée entre le centre-ville et l'océan Peu d'espace créé Destruction de l'ÉBC Persistence des nuisances	Effacement complet de la circulation automobile du Barachois jusqu'au Pont Pasteur. -Intégration du bassin de baignade plus complexe	Effacement circulation automobile sur le Barachois - Espace libéré moindre que pour les solutions tracé mer et tunnel Labourdonnais - Nécessité de créer une voie pour l'axe rue de Nice -> Pasteur - Carrefour à feu sur l'accès Labourdonnais
5. GESTION DES RISQUES NATURELS	Protections maritimes sur l'ensemble de la frange littorale du Barachois limitant les risques de submersion	Protections maritimes sur la majeure partie du littoral du Barachois limitant les risques de submersion Légère contrainte sur la nappe	Protections maritimes uniquement au niveau de la tranchée couverte à l'Ouest Impact majeur sur la nappe sur une grande partie du littoral	Pas de protection marine Effet barrage nappe	Peu de protection maritime Effet barrage sur la nappe au niveau des têtes du tunnel à traiter
6. CONTRAINTES REGLEMENTAIRES ET ENVIRONNEMENTALES	Travaux en milieu marin sensibles Enjeu archéologique Nuisances en phase chantier aux extrémités du tracé	Travaux en milieu marin sensibles Enjeu archéologique Nuisances en phase chantier aux extrémités du tracé particulièrement à l'Est	Cumul de travaux en milieu marin et de travaux sur la RN entraînant de fortes contraintes vis-à-vis des riverains et utilisateurs de l'espace public Destruction de zones à enjeux modéré du littoral	Nuisances en phase chantier au niveau des têtes du tunnel Impact sur quelques arbres classés du square Labourdonnais	Nuisances en phase chantier au niveau des têtes du tunnel Nécessité d'une intervention en mer (extension du trait de côte) pour assurer une extension pour créer l'échangeur avec le Pont Pasteur. -Impact léger sur le square Labourdonnais
7. IMPACT SUR L'ECONOMIE LOCALE PHASE TRAVAUX	Possibilité d'emploi local important pendant les travaux - phasage travaux le plus simple	Possibilité d'emploi local important pendant les travaux (dans une moindre mesure à l'Est) -Phasage travaux complexe à l'Est	Possibilité d'emploi local plus faible pendant les travaux Fortes nuisances pendant les travaux (stationnement, circulation,...)	Technicité importante limitant l'emploi local	Technicité importante limitant l'emploi local
8. IMPACT SUR L'ECONOMIE LOCALE PHASE EXPLOITATION	Création d'espaces publics permettant d'accroître l'activité économique du secteur	Création d'espaces publics permettant d'accroître l'activité économique du secteur	Création d'espaces publics permettant une valorisation économique limitée	Libération d'emprises publiques permettant une valorisation économique modérée	Libération d'emprises publiques permettant une valorisation économique modérée
9. POSSIBILITE DE DISSOCIER L'AMENAGEMENT URBAIN DU PROJET D'INFRASTRUCTURE	Complexe	Complexe	Impossible	Possible	Possible
10. DELAIS	Durée globale 93 mois	Durée globale 93 mois	Durée globale 81 mois	Durée globale 80 mois	Durée globale 70 mois

THEMATIQUES	CRITERE	SOUS-CRITERE	SOLUTION MER	SOLUTION HYBRIDE	SOLUTION TERRE	SOLUTION TRACE LONG	SOLUTION TRACE COURT
<b>1. COÛTS</b>							
	1.1. Investissement (hors parking souterrain)		387 MC HT	348 MC HT	212 MC HT	541 MC HT	453 MC HT
	1.2. Risques et aléas		Travail en milieu marin	Travail en milieu marin	Travail en milieu marin moindre que pour les solutions "mer" et "hybride"	Risque lié au remontée de nappe Acceptabilité du solution tunnel par le public Géotechnique très défavorable	Risque lié au remontée de nappe Acceptabilité du solution tunnel par le public Géotechnique extrêmement défavorable
	1.3. Exploitation		- Ensemble du tracé en tranchée (4% de la valeur des équipements + 1 à 2% de la valeur de l'infrastructure pour la route) - Création d'un espace public important	- Ensemble du tracé en tranchée (4% de la valeur des équipements + 1 à 2% de la valeur de l'infrastructure pour la route) - Création d'un espace public important		Coûts supplémentaires liés au fonctionnement du tunnel (4% de la valeur des équipements par an + 1 à 2% de la valeur de l'infrastructure pour la route)	Coûts supplémentaires liés au fonctionnement du tunnel (4% de la valeur des équipements par an + 1 à 2% de la valeur de l'infrastructure pour la route)
	1.4. Recettes possibles		- Foncier potentiellement constructible (+3 à 6M€ minimum) - AOT pour camions bar - Valorisation bâtiments historiques	- AOT pour camions bar - Valorisation bâtiments historiques	- Peu d'espace public créé - Recettes quasi nulles (quelques AOT)	- AOT pour camions bar - Valorisation bâtiments historiques	- AOT pour camions bar - Valorisation bâtiments historiques
	1.5. Optimisations possibles phases ultérieures		Possibilité de modifier l'implantation des caissons	Possibilité de modifier l'implantation des caissons		Possibilité d'évolution en plan et profil en long	Possibilité d'évolution en plan mais peu profil en long
	1.6. Financements européen et état envisageables		FEDER : TCSP + protection maritime	FEDER : TCSP + protection maritime	FEDER : TCSP + protection maritime	Peu voire pas de FEDER a priori TCSP éventuel	Peu voire pas de FEDER a priori TCSP éventuel
<b>2. CONTRAINTES TECHNIQUES DE REALISATION</b>							
	2.1. Risques géotechniques et maritimes		- Interception de la digue existante présentant un aléas fort (mise en œuvre de parois moulées) - Pas de soutènements nécessaires mais contrainte de nappe - Epaisseur de purge soumise à aléas - Remblaiements importants	- Interception de la digue existante présentant un aléas fort (mise en œuvre de parois moulées) - soutènement nécessaires à l'Est - Epaisseur de purge soumise à aléas - Remblaiements importants - Tranché couverte (TC) 3 très complexe en raison proximité bâti - Nappe interceptée sur TC 3	- Interception de la digue existante présentant un aléas fort (mise en œuvre de parois moulées) - Interception de la nappe sur une grande partie du tracé - Proximité du bâti impliquant la nécessité de mettre en œuvre des parois moulées ;	incertitude à date : - Meilleure couverture de terrain - Hauteur du toit du substratum basaltique « sain » - Alternances de basalte très fracturé et basalte sain - Niveau de la nappe - Perméabilité variable du substratum - Dureté et abrasivité du massif rocheux - Dureté et abrasivité du massif rocheux	incertitude à date : - Hauteur du toit du substratum basaltique « sain » - Alternances de basalte très fracturé et basalte sain - Niveau de la nappe - Perméabilité variable du substratum - Dureté et abrasivité du massif rocheux - Dureté et abrasivité du massif rocheux
	2.2. Contraintes de réalisation des ouvrages		- Gain d'embrises sur l'océan entraînant de fortes contraintes de réalisation - sans aléas climatique	- Gain d'embrises sur l'océan entraînant de fortes contraintes de réalisation - sans aléas climatique	- Gain d'embrise sur l'océan limité mais contraignant - Gestion de la nappe	Réalisation d'un tunnel très complexe Gestion de la nappe	Réalisation d'un tunnel extrêmement complexe Gestion de la nappe
	2.3. Contraintes d'insertion des ouvrages (bretelles d'accès, rampes, profils en long)		- Gestion de la période transitoire en phase travaux pour le raccordement de l'infra	- Gestion de la période transitoire en phase travaux pour le raccordement de l'infra		Impossibilité de faire une voie d'entrecroisement avec la rue de Nice - carrefour à feu nécessaire au niveau de Labourdonnais + nécessité d'envoyer les circulations sur le pont pasteur pour récupérer la RN2	Surcoût pour voie d'entrecroisement rue de Nice / Pont pasteur Difficulté des insertions au niveau du pont Pasteur
	2.4. Contraintes d'exploitation						
	2.4.1. Surveillance des ouvrages		- Visites périodiques des tranchées et surveillance continue indispensable	- Visites périodiques des tranchées et surveillance continue indispensable	- Visites périodiques des tranchées	- Visites périodiques des tunnel et surveillance continue indispensable	- Visites périodiques des tunnels et surveillance continue indispensable
	2.4.2. Maintenance des équipements		- Visites périodiques des équipements	- Visites périodiques des équipements	- Visites périodiques des équipements	- Visites périodiques des équipements - Forte densité d'équipement (ventilation, usine, etc.)	- Visites périodiques des équipements - Forte densité d'équipement (ventilation, usine, etc.)
	2.4.3. Possibilité de fonctionner en bidirectionnel						
	2.4.4. Disponibilités de l'ouvrage (fermetures attendues)		- Enfouissement d'une partie de l'infrastructure - Mise en œuvre de protections maritimes	- Enfouissement d'une partie de l'infrastructure - Mise en œuvre de protections maritimes	- Enfouissement limité des circulations - Pas de mise en œuvre de protections maritimes	- Enfouissement des circulations - Eloignement de la côte - Risque de submersion mieux maîtrisé	- Enfouissement des circulations - Eloignement de la côte - Risque de submersion mieux maîtrisé
	2.5. Contraintes de réalisation						
	2.5.1. Phasage travaux		- En dehors des extrémités du chantier, bonne autonomie dans la réalisation des travaux	- Impact aux extrémités de la tranchée, notamment à l'Est où l'impact est important	- Impact important sur la RN pour la réalisation des travaux	- Contrainte de raccordement à l'Est - Reprise au niveau du Pont pasteur compliqué	- Impact aux extrémités principalement à l'Ouest (impact à l'Est plus limité que le scénario tunnel via la rue Labourdonnais, à l'Ouest impact équivalent) - - Contrainte de raccordement à l'Est
	2.5.2. Maintien des capacités de trafic en phase travaux		- En dehors des extrémités du chantier, bonne autonomie dans la réalisation des travaux - Surface de travaux en interface avec l'existant limitée	- Travaux de franchissement de la digue existante complexes ; - Réalisation de la partie Est en milieu occupé - Travaux en milieu maritime complexes;	- Travaux de franchissement de la digue existante complexes ; - Réalisation du boulevard urbain en milieu occupé ; - Travaux moins complexe pour la partie boulevard urbain en terme de génie-civil ;	- Impact lors de la création des raccordement en tranchées nécessaires à la réalisation des travaux à l'Est et à l'Ouest	- Impact lors de la création des raccordement en tranchées nécessaires à la réalisation des travaux à l'Est et à l'Ouest - Impossibilité de maintenir les flux actuels en phase travaux
	2.5.3. Contraintes techniques de réalisation (déviation de réseaux, réalisation des digues, etc.)		- Endiguement maximum - Réalisation de travaux en milieu marin - Dévoiements de réseau moins importants	- Endiguement important - Réalisation de travaux en milieu marin - Réalisation d'un tranché terrestre nécessitant davantage de déviation de réseaux	- Protections marines limitées - Récupération de l'infrastructure existante limitant les déviations de réseau	- Travail en souterrain - Impact réseau limité aux entrées en terre	- Travail en souterrain - Impact réseau limité aux entrées en terre
	2.6. Gestion des EP						
	2.6.1. Traitement des EP des infra créées		- Nombreux ouvrages de traitement des eaux - Contraintes de devoir traiter l'eau de bassin versant des tranchées ouvertes	- Nombreux ouvrages de traitement des eaux - Contraintes de devoir traiter l'eau de bassin versant des tranchées ouvertes	- Traitement EP plus limité	- Relevage nécessaire mais pas de gestion de bassin versant	- Relevage nécessaire mais pas de gestion de bassin versant
	2.6.2. Interception des écoulements souterrains canalisés		- Rétablissement des écoulements plus compliqués à l'Est du fait de la TC au niveau de la rue de Labourdonnais (nécessité pompage ou siphon et chambre dessabement)	- Rétablissement des écoulements plus compliqués à l'Est du fait de la TC au niveau de la rue de Labourdonnais (nécessité pompage ou siphon et chambre dessabement).	- Rétablissement des écoulements EP extérieurs facilité pour le tronçon Terre situé au niveau du terrain naturel (Secteur Est) car pas de nécessité de pompage et/ou siphon pour le transfert des eaux pluviales extérieures.	- Rétablissement des écoulements nécessaires à l'Ouest et à l'Est au niveau des têtes	- Rétablissement des écoulements nécessaires à l'Ouest et à l'Est au niveau des têtes
	2.6.3. Possibilité de fonctionner en gravitaire/pompages nécessaires		Pompages nécessaire	Pompage nécessaire	Pompage nécessaire mais moins important que pour les autres tracés + possibilité de récupérer une partie du réseau existant	Relevage nécessaire	Relevage nécessaire
	2.6.4. Traitement des eaux pluviales de la ville (bassin versant intercepté)		- Allongement des rétablissements des exutoires d'eaux pluviales extérieures - Possibilité de créer des bassins de traitement des eaux de surface.	- Secteur Est : prolongement des rétablissements d'eaux pluviales extérieures moins longues / solution Mer. - Possibilité de créer des bassins de traitement des eaux de surface.	- Tracé plus près de l'existant donc réduction des coûts pour le rétablissement des EP existants. - Coût de fonctionnement moindre car moins de pompage nécessaire et entretien facilité. - Peu d'espace pour la création des bassins de traitement des eaux du centre-ville.	Neutre vis-à-vis des EP communales	Neutre vis-à-vis des EP communales
	2.7. Vitesse sur l'itinéraire				- Limitation de la vitesse une fois en surface		

3. MOBILITES & STATIONNEMENT										
3.1. Amélioration des conditions de circulation		- Enfouissement du trafic routier maximal effaçant la perméabilité entre les circulations routières et les circulations douces de surface		- Enfouissement du trafic routier maximal effaçant la perméabilité entre les circulations routières et les circulations douces de surface		- Seule une portion limitée de la RN est enterrée et donc maintien d'une perméabilité importante entre les circulations douces et la circulation automobile sur le linéaire de surface - Obligation de maintien de carrefour à feu au droit de l'intersection entre RN / rue de Nice et RN / Labourdonnais		- Enfouissement du trafic routier - Création d'une contre allée à la rue de Nice connectée à l'échangeur Pasteur		- Enfouissement du trafic routier - Les échanges avec Pasteur sont rendus plus complexes avec un risque accru et quasi certain de saturation de cet échangeur aux heures de pointe du soir - Création carrefour à feu Rue de Nice - Labourdonnais
3.2. Desserte/sortie du centre ville		- A l'Ouest, entrée/sorties St Denis gérée par aménagement rive gauche (court ou long terme) - A l'Est, entrée vers St Denis via Labourdonnais, sortie via rue Pasteur		- A l'Ouest, entrée/sorties St Denis gérée par aménagement rive gauche (court ou long terme) - A l'Est, entrée vers St Denis via Labourdonnais, sortie via rue Pasteur		- A l'Ouest, entrée/sorties St Denis gérée par aménagement rive gauche (court ou long terme) + risque de congestion pouvant perturber l'échangeur rive gauche - A l'Est, entrée vers St Denis via Labourdonnais, sortie via rue Pasteur : Accès moins fluide par la rue Labourdonnais				Sortie du centre ville vers l'Est plus complexe
3.3. Impact stationnement										
3.3.1. Bilan parking		- environ 400 places supprimées , au moins 450 places possible en souterrain		- environ 400 places supprimées , au moins 450 places possible en souterrain		- environ 400 places supprimées , 150 places rétablies en parking souterrain : nécessité de rétablir 250 places sur l'espace public en surface (foncier à trouver) ;		Pas d'impact sur le stationnement existant Mais pas d'opportunité pour créer davantage de places en souterrain		Pas d'impact sur le stationnement existant Mais pas d'opportunité pour créer davantage de places en souterrain
3.3.2. Possibilité d'effacement des parkings de surface		- Création de 450 places de parking souterraines - <b>Surcoût de 13,5ME</b>		- Création de 450 places de parking souterraines - <b>Surcoût de 13,5ME</b>		- Nombre limité de place de parking en souterrain (150) - Surcoût de 11ME - Nécessité de compenser le déficit de place induit par le projet : soit 250 places à recréer pour un surcoût de 15ME si réalisé en souterrain, de 2,5ME si places de surface (ou 4,25ME en silo)		- Libération d'emprise de la RN pour éventuelle construction de parkings souterrains - Surcoût 21ME pour ajouter 350 places		- Libération d'emprise de la RN pour éventuelle construction de parkings souterrains - Surcoût 21ME pour ajouter 350 places
3.3.3. Facilités de créer des parkings souterrains		Effet d'opportunité engendré par le gain d'emprises sur l'océan permettant de créer les parkings souterrains concomitamment		Effet d'opportunité engendré par le gain d'emprises sur l'océan permettant de créer les parkings souterrains concomitamment		Opportunité lors de création de la TC		Opération spécifique		Opération spécifique
3.4. Modes actifs		Bonne intégration avec pacification du front de mer en solution tranchée (légères coupures induites par les tranchées ouvertes)		Bonne intégration avec pacification du front de mer en solution tranchée (légères coupures induites par les tranchées ouvertes)		Bonne continuité des circulations avec le chemin du littoral, mais condition d'utilisation médiocre en raison du maintien de la majeure partie des circulations routières en surface		Excellente intégration avec pacification du front de mer		Excellente intégration avec pacification du front de mer
3.5. Transports en commun		Aménagement possible d'un TCSP bidirectionnel		Aménagement possible d'un TCSP bidirectionnel impossibilité de se connecter sur TAE0		Aménagement possible d'un TCSP bidirectionnel		Aménagement possible d'un TCSP bidirectionnel		Aménagement possible d'un TCSP bidirectionnel
4. AMENAGEMENTS URBAINS ET PAYSAGERS										
4.1. Intégration urbaine										
4.1.1. Continuité mer montagne		Connection mer-montagne au droit des 3 tranchées couvertes Interruption au droit des tranchées ouvertes		Connection mer-montagne au droit des 3 tranchées couvertes Interruption au droit des tranchées ouvertes		Connection Océan-Montagne uniquement au droit de la tranchée couverte ;		Connection entre la mer et l'océan sur l'ensemble de la frange littorale		Connection entre la mer et l'océan jusqu'au cinéma
4.1.2. Apaisement du Barachois		Pacification de l'espace public et du Barachois avec un enfouissement maximal du trafic routier Sauf au droit des tranchées ouvertes		Pacification de l'espace public et du Barachois avec un enfouissement maximal du trafic routier Sauf au droit des tranchées ouvertes		- Très peu d'amélioration en termes de pacification du Barachois		Pacification complète du barachois		Pacification complète du barachois
4.1.3. Occupation de l'espace en surface par des voies		Création d'un espace public important valorisable morcelé de part et d'autre par les tranchées ouvertes		Création d'un espace public important valorisable morcelé de part et d'autre par les tranchées ouvertes		- Peu de création d'espace public à l'Est ; - Occupation forte de l'espace par un boulevard urbain à l'Est - Espace aménageable inférieur à 7ha - 1,7 ha supplémentaire pour l'aménagement		Outre les accès, enterrement des circulations à 100% jusqu'aux longères		Outre les accès, enterrement des circulations à 100% jusqu'aux longères
4.2. Zones disponibles pour l'aménagement		Environ 16 ha disponible pour aménagement et valorisation		Environ 14 ha disponibles pour aménagement et valorisation				Récupération des emprises de la RN actuelle pour aménagement et valorisation (+1 ha)		Récupération des emprises de la RN actuelle pour aménagement et valorisation (+1 ha)
4.3. Possibilités de mise en valeur du patrimoine bâti		- Difficile mise en valeur de la préfecture qui se retrouve face à la Trémie Ouest ; - Mise en valeur du bâtiment de la DEAL possible grâce à l'esplanade créée devant ; - Les bâtiment classés à l'Est se retrouvent au sein d'un espace public apaisé ; - Piscine et ancienne bibliothèque valorisables également		- Difficile mise en valeur de la préfecture qui se retrouve face à la Trémie Ouest ; - Mise en valeur du bâtiment de la DEAL possible grâce à l'esplanade créée devant ; - Les bâtiment classés à l'Est se retrouvent au sein d'un espace public apaisé, à l'exception de l'ancienne gare qui se retrouve coincée entre la voie de desserte Labourdonnais et la Trémie Est - Nécessité de démolir l'ancienne bibliothèque		- Difficile mise en valeur de la préfecture qui se retrouve face à la Trémie Ouest ; - Difficile mise en valeur du bâtiment de la DEAL qui se retrouve face à la Trémie Est ; - Les bâtiment classés à l'Est se retrouvent coincés entre la RN et la voie de TC - Démolition nécessaire de l'ancienne piscine ainsi que de la bibliothèque		- Difficile mise en valeur de la préfecture qui se retrouve face à la Trémie Ouest ; - Mise en valeur du bâtiment de la DEAL possible grâce à l'esplanade créée devant ; - Les bâtiment classés à l'Est se retrouvent au sein d'un espace public apaisé - Piscine et ancienne bibliothèque valorisables également		- Difficile mise en valeur de la préfecture qui se retrouve face à la Trémie Ouest ; - Mise en valeur du bâtiment de la DEAL possible grâce à l'esplanade créée devant ; - Les bâtiment classés à l'Est se retrouvent au sein d'un espace public apaisé mais avec une voie de surface Nice vers Pasteur - Nécessité de démolir l'ancienne bibliothèque
4.4. Bassin de baignade (possibilité de réalisation, intégration à l'aménagement, etc.)		Possibilité d'intégrer le bassin de baignade sans réelle contrainte d'intégration dans l'aménagement		Possibilité d'intégrer le bassin de baignade sans réelle contrainte d'intégration dans l'aménagement		Intégration du bassin de baignade limitée au droit de la TC		Implantation du bassin de baignade dans les emprises existantes. Marge de manœuvre plus limitée en raison d'emprises moins étendues		Implantation du bassin de baignade dans les emprises existantes. Marge de manœuvre plus limitée en raison d'emprises moins étendues
4.5. Impact EBC		- Aucun abattage d'arbre remarquable ; - Pas d'impact sur le front végétalisé		- Aucun abattage d'arbre remarquable ; - Pas d'impact sur le front végétalisé		- Abattage d'arbres remarquables situés sur le Barachois - Diminution de la surface du front végétalisé au droit du Barachois ;		- Quelques arbres du square Labourdonnais impactés - Outre le square, pas d'impact sur le front végétalisé		- Quelques arbres du square Labourdonnais impactés - Pas d'impact sur le front végétalisé
4.6. Possibilités de rétablissement d'un front bâti plus uniforme		OUI		OUI		OUI		OUI		OUI
5. GESTION DES RISQUES NATURELS										
5.1. Amélioration possible de l'exposition à la submersion marine		Mise en œuvre de protections maritimes sur l'ensemble du linéaire de l'infrastructure		Mise en œuvre de protections maritimes sur l'ensemble du linéaire de l'infrastructure sauf à l'Est		Uniquement à l'Ouest pour permettre la création de la TC au droit de la préfecture		Non		Non
5.2. Interception écoulement nappe		Contrainte de nappe bien que pas de mur de soutènement		Contrainte de nappe		Interception de la nappe sur une grande partie du tracé		Oui, création d'un effet barrage induit par les ouvrages de tête		Oui, création d'un effet barrage induit par les ouvrages de tête
6. CONTRAINTES REGLEMENTAIRES ET ENVIRONNEMENTALES										
6.1. Possibilité d'éviter le débat national		Non		Non		Non		Non		Non
6.2. Impact environnemental (en lien avec le dossier IIS sur l'étude d'impact/DUP)		- Travaux en milieu marin sur la totalité du linéaire ; - Nuisances générées par les tranchées ouvertes (bruit, pollution de l'air) - Destruction des zones à enjeux modérés du littoral - Obligation de traiter les eaux du bassin versant - Amélioration de la qualité des rejets d'eaux de ruissellement par la mise en place de bassin de traitement ; - Risque de rejet en cas de pollution accidentelle amélioré grâce aux bassins ;		- Travaux en milieu marin sur la totalité du linéaire ; - Nuisances générées par les tranchées ouvertes (bruit, pollution de l'air) - Destruction des zones à enjeux modérés du littoral - Obligation de traiter les eaux du bassin versant - Amélioration de la qualité des rejets d'eaux de ruissellement par la mise en place de bassin de traitement ; - Risque de rejet en cas de pollution accidentelle amélioré grâce aux bassins ;		- Travaux en milieu marin pour la trémie d'accès - Nuisances générées par le boulevard urbain (bruit, pollution de l'air) - Destruction des zones à enjeux modérés du littoral - Pas ou peu d'amélioration de la qualité des rejets d'eaux de ruissellement - Risque de rejet en cas de pollution accidentelle non amélioré		- Nuisances aux têtes et au niveau de l'usine de ventilation		- Nuisances aux têtes et au niveau de l'usine de ventilation - Protections maritimes en face de l'échangeur Pasteur à l'Est
6.3. Risques et coûts archéologie		Présence de zones sensible maritimes		Présence de zones sensible maritimes		Risque au niveau de la tranchée couverte à l'Ouest		Risque faible mais non nul à l'Est (a minima pour la réalisation des travaux)		Risque faible mais non nul à l'Est (a minima pour la réalisation des travaux)
6.4. Impact chantier (bruits, poussières, nuisance, etc.)		Impact du chantier principalement pour la réalisation des extrémités Est et Ouest du tracé		Impact du chantier principalement pour la réalisation des extrémités Ouest et Est avec un impact important pour la sortie Est sur l'infra. existante		Nuisances importantes à proximité immédiate du centre ville		Nuisances au niveau des entrées en terre et sorties du tunnelier		Nuisances au niveau des entrées en terre et sorties du tunnelier
6.5. Impact foncier		nul		nul		Potentiel au Nord Est du tracé, à l'angle de la rue de Nice		Nécessaire acquisition des tréfonds et des emprise usine		Nécessaire acquisition des tréfonds et des emprises usine
7. IMPACT SUR L'ECONOMIE LOCALE PHASE TRAVAUX										
7.1. Emploi main d'œuvre locale								Travaux très spécialisés		Travaux très spécialisés
8. IMPACT SUR L'ECONOMIE LOCALE PHASE EXPLOITATION										
7.2. Impact sur l'économie régionale (possibilité de construire sur de nouvelles parcelles, création d'activités via des restaurants, camions bar)								Pas de création d'espace et fort un impact des travaux sur le fonctionnement des circulations vers et depuis St Denis		
9. POSSIBILITE DE DISSOCIER L'AMENAGEMENT URBAIN DU PROJET D'INFRASTRUCTURE										
		Phase possible entre la création des tranchées à l'aménagement de surface au risque d'augmenter les coûts et non pertinent		Phase possible entre la création des tranchées à l'aménagement de surface au risque d'augmenter les coûts et non pertinent		impossibilité de dissocier les deux pans du projet		la création du tunnel et l'aménagement du front de mer sont deux projets distincts		la création du tunnel et l'aménagement du front de mer sont deux projets distincts
10. DELAIS										
9.1. Délais de réalisation des travaux		60 mois		60 mois		48 mois		30 mois		30 mois
9.2. Délai global de l'opération		93 mois (soit environs 7 ans et 9 mois)		93 mois (soit environs 7 ans et 8 mois)		81 mois (soit environs 6 ans et 9 mois)		81 mois (soit environs 6 ans et 9 mois)		70 mois (soit environs 5 ans et 10 mois)

